2015D43078

00 000 Dossiertitel

STUKTITEL

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de **Derde Voortgangsrapportage ERTMS** (**33652**, nr. **36**) en de **Rapportage uitkomsten ERTMS Dual Signalling Pilot Amsterdam-Utrecht (Kamerstuk 33 652,** nr. **37**).

Voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

Griffier van de commissie,
Israel

Nr.	Vraag
1	Kunt u de hoofddoelstelling van ERTMS kort en krachtig uiteenzetten?
2	Er vindt een landenspecifieke implementatie van ERTMS plaats: hoe wordt voorkomen dat als gevolg van toepassing van verschillende levels en baselines treinen alsnog bij grensovergangen stilstaan? Bent u hierover in overleg met uw Europese collega's? Zo ja, hoe verlopen deze overleggen? Is hier meer Europese bemoeienis en coördinatie gewenst om tot een goede Europese afstemming van de verschillende implementaties van ERTMS te komen? Kunt u een overzicht geven van de planning van de uitrol van ERTMS in de andere Europese lidstaten? Kunt u daarbij aangeven welke levels en baselines deze landen hebben geïmplementeerd/voornemens zijn te implementeren? En kunt u daarbij ook aangeven of het level 2 only systeem hier op aansluit? Als dit niet het geval is, wat is er dan voor nodig om dit wel te laten aansluiten?
3	Het proces om te komen tot bekostigingsafspraken voor de inbouw van materieel is geïntensiveerd: wat houdt dit precies in? In hoeverre zijn deze afspraken in beton gegoten? Kunnen deze afspraken nog worden aangepast als gevolg van eventuele veranderende planning en keuze voor technologie?
5	Waarom is volgtijdelijkheid nodig tussen de parlementaire enquête Fyra en de Aanbestedings- en Contracteringsstrategie (ACS)?
6	Wat is de relatie tussen de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra en de ACS?
7	Op welke wijze worden de conclusies en aanbevelingen van de parlementaire enquête naar de Fyra geïncorporeerd in het ERTMS-project?
8	Hoe is het mogelijk dat er sprake is van vertraagde bemensing? Had de Europese aanbesteding eerder kunnen starten?
4	Op welke wijze bespoedigt u de aanleg van ERTMS in Europees verband, met name in de ons omringende landen?
9	Is het denkbaar dat in een overgangsfase gekozen wordt voor dual signalling (dus zowel ERTMS als Automatische Treinbeïnvloeding, ATB)? Is dit een haalbare beheersmaatregel in het kader van risico 6?
15	Wat is de personele omvang van het team programmabeheersing uitgedrukt in aantallen fte in april 2015 en op dit moment?
16	Wat is de verwachte personele omvang van het team programmabeheersing uitgedrukt in aantallen fte na de Europese aanbesteding en hoe groot is het aandeel tijdelijke medewerkers?
17	Waarom blijkt het moeilijker dan gedacht om binnen de moederorganisaties (het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS en ProRail) de benodigde kwaliteitssprong te maken?
18	Wat zijn de uitkomsten van de nieuwe marktscan die is uitgevoerd in het tweede kwartaal van 2015?
19	Wat is de oorzaak van de vertraging van de invoering van ERTMS in het Europese proces?
11	Op welk concreet moment wordt ERTMS ingevoerd op de corridor Amsterdam Westhaven-Betuweroute? Hoe lang is de vertraging in de invoering van ERTMS op die corridor? Welke landen veroorzaken (naast Nederland) de vertraging in de invoering van ERTMS op de corridors van het Trans European Transport Network (TEN-T) en in welke mate dragen deze landen bij aan deze vertraging?
12	Had NS niet eerder kunnen starten met het inbouwen van ERTMS in zijn materieel? Zo nee, waarom niet?
13	Is gedeeltelijke samenvoeging van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het project ERTMS tot één project voor de corridor Amsterdam Westhaven-Betuweroute een optie?
14	Heeft de vertraging van invoering van ERTMS op de corridor Amsterdam Westhaven-Betuweroute financiële gevolgen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de financiële gevolgen?
20	Als blijkt dat de uitrol van ERTMS op de TEN-T corridors inderdaad met tien jaar vertraagt, gaat de uitrol van ERTMS op andere Nederlandse spoorlijnen (zowel goederen als passagiers) dan wel gewoon door? Zo ja, waarom? Welk risico bestaat er, gezien de snelle vooruitgang van de technologie, dat als Nederland, ondanks de Europese vertraging, doorgaat met uitrol van level 2 only, dit level over tien jaar verouderd is en niet aansluit op dat van andere landen als zij zijn overgegaan op ERTMS?
21	Waarom leidt de verwevenheid van personen- en goederenvervoer op de corridor Amsterdam Westhaven-Betuweroute tot vertraging? Moet er onderweg gewisseld worden van locomotief?
22	Voor 2015 zijn de uitgaven begroot op 35,6 miljoen euro: waaraan wordt dit concreet uitgegeven?
23	Pas bij de projectbeslissingen komt er meer informatie beschikbaar over de financiën: waarom is hier niet meer duidelijkheid over te geven bij het uitbrengen van de ACS?
24	Hoe verloopt het overleg met NS om ervoor te zorgen dat het nieuwe materieel over ERTMS beschikt?
25	Wanneer komt de rapportage van de volgende audit van het programma door de Auditdienst Rijk (ADR) voor de Kamer beschikbaar?

Nr.	Vraag
26	Per wanneer acht u invoering ERTMS level 2 op de A2-corridor wel haalbaar?
27	Kunt u aangeven hoe groot de kans is dat een risico zich voordoet (uitgesplitst naar met en zonder de genoemde beheersmaatregelen)? Op welke wijze heeft de gedetailleerde kwantificering van risico's plaatsgevonden?
28	Is een omschakeling van ERTMS level 2 naar ERTMS level 3 in de verre toekomst mogelijk? Zo ja, welke kosten zijn hiermee gemoeid (bij benadering)?
29	Voor welke trajecten wordt overwogen een subsidievoorstel bij de Europese Commissie in te dienen?
30	Welke (dwingende) instrumenten heeft de programmaorganisatie ERTMS/ProRail/het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om vervoerders te dwingen treinen om te bouwen naar ERTMS?
31	Is risico 2 (veranderende omgeving) behalve een risico ook een kans, aangezien dit kan leiden tot betere interoperabiliteit in het Europese railnetwerk?
32	Hoe rijmt u de constatering dat er «geen merkbare incidenten zijn geweest, geen vertragingen zijn ontstaan door ERTMS en dat reizigers en verladers geen hinder hebben ondervonden van de pilot» (managementsamenvatting) met de constateringen dat de Sprinter Light Trains (SLT-treinen) vaker uitvielen (p.28) en dat door softwareproblemen minder SLT-treinen en minder zitplaatsen beschikbaar waren (p.19)?
33	Wordt het project ERTMS in kavels geknipt vanwege het door ProRail onderkende risico dat zij vanwege onderhoud en licentie langdurig vastzit aan één leverancier en kan in de aanbesteding worden geregeld dat er na verloop van tijd, of indien niet aan een aantal voorwaarden is voldaan, kan worden overgestapt op een andere leverancier?
34	Wat wordt bedoeld met de Common Safety Method (CSM)? Wie heeft de eindverantwoordelijkheid voor de navolging van CSM?
35	Moet er een wetswijziging doorgevoerd worden alvorens de implementatie van ERTMS kan plaatsvinden? Zo ja, wat is de planning hiervan?
36	Wordt het, als ERTMS straks is ingevoerd, verplicht om te rijden onder ERTMS wanneer er sprake is van dual signalling?
37	Op welke wijze worden de bevindingen ten aanzien van materieel meegenomen in de aankoop van het nieuwe materieel en de ombouw van bestaand materieel?
38	Hoe vaak hebben machinisten vanwege problemen met ERTMS moeten omschakelen naar het NS'54-regime met ATB?
39	In hoeverre is er bij toepassing van ERTMS een spin-off tussen energieverbruik en reistijdwinst?
40	Heeft de aanleg van ERTMS op verschillende lijnen in het gehele systeem wel de beoogde voordelen, ondanks het gegeven dat het baanvak te veel is ontworpen vanuit techniek en infrastructuur en beperkt vanuit het uitgangspunt van de prestaties die moeten worden geleverd door het vervoerssysteem, bestaande uit trein en baan gezamenlijk en kan daarbij worden gegarandeerd dat ERTMS top-down moet worden bekeken om zo de mogelijkheden vanuit enerzijds het vervoerssysteem en anderzijds ERTMS maximaal te benutten en gebruikersprocessen centraal te stellen?
41	Waaraan wordt het ruime bedrag van 95,3 miljoen euro, dat is gereserveerd voor de planuitwerkingsfase, hoofdzakelijk besteed?
42	Welke acties worden nu reeds ondernomen om te borgen dat vervoerders op het Nederlandse spoornet goed zijn aangesloten op het internationale proces?
43	Hoe wordt gewaarborgd dat alle vervoerders voldoende betrokken blijven bij het Europese proces?
44	Wat zijn de gevolgen van het feit dat remmen onder ERTMS aanvullende eisen stelt aan het remsysteem van het materieel?
45	Waarom is de werkbelasting van de treindienstleider in geval van ERTMS-only enigszins hoger? En hoe zit het met de machinist?
46	Kan een treindienstleider in de toekomst wel zien of een trein met ERTMS rijdt? Of zal de treindienstleider dit moeten afleiden uit het traject waarop de trein rijdt, aangezien in de toekomst gekozen wordt voor ERTMS-only trajecten?
47	Is de hoeveelheid ritten met ERTMS op het baanvak Amsterdam-Utrecht in de loop der jaren toegenomen? Zo ja, wat was hiervan de oorzaak?
48	Wat zijn de, gezien de verkeerde keuzes in de pilot ten aanzien van de ontsluiting en verwerking van data ten behoeve van monitoring van het baanvak, de gevolgen voor de invoering van ERTMS?
49	Moet op termijn ERTMS op alle grensoverschrijdende spoorlijnen worden ingevoerd?
50	Kan de snelheid op de trajecten Weesp-Lelystad, Amsterdam Bijlmer-Utrecht, Hoofddorp-Den Haag Mariahoeve en Boxtel-Eindhoven worden verhoogd van 160 naar 200 km/uur?
51	Kunt u uiteenzetten of de Ministeriële Regeling Spoorverkeer zodanig geïnterpreteerd moet worden dat er tijdens een rit onder Dual Signalling twee machinisten in de cabine aanwezig moeten zijn?
52	Hoe kan het dat er zes verschillende ERTMS-implementaties in Nederland zijn? Wat was nu het verschil met de test op het spoor naar Lelystad?
53	Is er reeds een wetgevingstraject gestart om de remtabellen te kunnen aanpassen aan de mogelijkheden van ERTMS? Wanneer komt dit naar de Kamer?
54	Is een definitieve oplossing voor een aantal softwareproblemen bij de SLT-treinen wel spoedig voorzien?

Nr.	Vraag
55	Waarom verschillen de technische implementaties van ERTMS-baanvakken in Nederland?
56	Vergt ERTMS een intensiever of een extensiever onderhoud dan ATB of ATB verbeterde versie (ATB-vv)?
57	Liet de betrouwbaarheid van de GSM-Railverbinding, die essentieel is voor een goed functioneren van ERTMS level 2, bij de pilot te wensen over?